

民営化と中枢港近接型中小コンテナ港湾

— イタリアの事例から —

A Study on the Privatization of Small and Medium-sized Container Ports
Near Hub Ports: The Case of Italy

辻 本 勝 久
Tsujimoto, Katsuhisa

ABSTRACT

In recent years, Japan has consolidated container handling functions into a small number of hub ports in the Keihin (Tokyo, Yokohama and Kawasaki) and Hanshin (Osaka and Kobe) regions. This makes it important to evaluate the role of small and medium-sized container ports situated near hub ports and stimulate their economic activity. In this paper, based on field surveys in Savona and Marina di Carrara in Italy, where the landlord port authority model has been in place since 1994, I want to consider the ideal governance of small and medium-sized container ports near hub ports in Japan.

1. はじめに

わが国の中枢的コンテナ港湾⁽¹⁾の近辺には、いくつかの中小コンテナ港湾がある。例えば阪神港の近隣には和歌山下津、堺泉北、姫路の各港があり、それぞれが週数便の国際コンテナ航路や内航コンテナ航路を有している。わが国では近年、2004年にスーパー中枢港湾（京浜港、伊勢湾、阪神港）が選定され、2010年には国際コンテナ戦略港湾（京浜港、阪神港）の選定がなされるなど、コンテナ港湾としての整備の重点を中枢的港湾に置く方針が採られてきた。こ

（1）本稿では、年間100万TEU以上のコンテナを取り扱う港湾を中枢的コンテナ港湾とし、それ未満のものを中小コンテナ港湾と呼ぶこととする。

のような選択と集中の方針には、釜山港を始めとする近隣アジア諸国の中枢的港湾に対する競争力強化の観点から、一定の意義があるものと考えられる。

一方で、中枢的港湾に近接する中小コンテナ港湾には、これまで様々な港湾施設やアクセス道路、産業用地等が用意されてきた。これらは高額のコストを投じて整備・蓄積されてきた地域の財産であり、その有効活用を企図することで、一部地域への陸送コストの節約や、輸送時間の短縮、二酸化炭素の削減といった効果を期待できる。また、コンテナ港湾としての役割にあえて終止符を打つか大幅に縮小し、特定のバルクカーゴの集積に特化したり、クルーズやレジャー等の用途に転換するなどの戦略的な対応を求められる場合もあろう。

このような中で、2011年3月に港湾法が改正され、国際戦略港湾（京浜港と阪神港）および国際拠点港湾（和歌山下津港、堺泉北港、姫路港ほか計18港）について、港湾運営会社制度の創設を軸とした港湾運営民営化が行われることとなった。このことが和歌山下津港を始めとする中枢港湾近接型中小コンテナ港湾の今後にどのような影響を及ぼすのであろうか。

本稿ではポートオーソリティ制を軸とする港湾民営化施策が展開されてきたイタリアの中枢港湾近接型中小コンテナ港湾であるサヴォナ港とマリーナ・ディ・カッラーラ港（以下、カッラーラ港と略記する）における現地調査結果を踏まえて、わが国の中枢コンテナ港湾近接型中小コンテナ港湾の課題や活性化策を考えたい。

2. 中小コンテナ港湾の課題や活性化策に関する先行研究

わが国の中小コンテナ港湾を個別に取り上げた先行研究としては、大分港の外貿定期コンテナ航路開設戦略と課題を中心に研究した田原（1995）、北九州港の国際コンテナターミナルの現状や課題を論じた男澤（2006）、和歌山下津港のコンテナ取り扱い状況や位置的特性からみた今後の振興策を述べた梶川（2006）等がある。また、わが国の複数の中小コンテナ港湾を横断的に取り上げた先行研究としては、国際コンテナ航路開設ラッシュの背景や外貿機能整

備の考え方および問題点を考察した松本（1998）、地方港湾におけるコンテナ取り扱いの意義を論じ、荷主利益最大化の重要性を指摘した新井（2004）、北陸地域5港湾の連携による発展に向けた諸課題を論じた高（2008）、全国の地方港湾管理者へのアンケート調査によって港勢や利用者ニーズに対する認識等を整理した富田・山本（2008a）および同（2008b）、わが国コンテナ港湾の今後の整備課題として港湾管理の広域化を指摘した松尾（2010）、近接する地方港湾の中から荷主が利用港湾を選択する要因をモデルによって明らかにした永岩・新谷・松尾（2009）等がある。また、欧州の中小コンテナ港湾に関する近年の先行研究としては、イタリアの港湾ガバナンスについて概説した Valleri, M.A., Lamonarca, M., and Papa, P.（2007）、イタリアの港湾ガバナンスの刷新の必要性を論じた Ferrari, C., and Musso, E.（2011）、ポートオーソリティの現代的役割に関する EU の見解や政策提示を分析した Verhoeven, P.,（2009）等がある。

3. 研究対象港湾の選定理由

中枢的コンテナ港湾に近接する中小コンテナ港湾は日米欧に多数存在する。例えば、米国のロサンゼルス港の西方 70km にはワイニミ港があり、英国のフェリクストゥ港にはハリッジ港やイプスウィッチ港が隣接している。その他の国々にも同様の事例がある。表 1 は、Informa UK が発行している Containerisation Yearbook（2010 年版および 2003 年版）をもとに、日米欧（内陸国とロシアを除く）の全 171 コンテナ港湾のうち、2008 年の取り扱い個数が 50 万 TEU 以下の 124 港湾を、対 2000 年の伸び率順に並べた上で、中枢的コンテナ港湾との位置関係を整理したものである。ただし、純増の港湾は除外している。

伸び率トップはフランスのダンケルク港であり、コンテナ取り扱い個数を 32.4 倍に伸ばしているが、フランス最大のル・アーブル港からの距離が約 250km あり、中枢的港湾に近接する中小コンテナ港湾とはいいがたい。第二

表 1 コンテナ取り扱い個数の伸びが大きい中小コンテナ港湾

国 名	港 名	コンテナ取り扱い個数 (TEU)		伸び率 (倍)	中枢的コンテナ港湾との位置関係
		2008 年	2000 年		
フランス	ダンケルク	215000	6645	32.4	フランス最大のル・アーブル港の北東約 250km
クロアチア	リエカ	168761	9100	18.5	クロアチア唯一最大のコンテナ港
リトアニア	クライペダ	373263	39955	9.3	リトアニア唯一最大のコンテナ港
オランダ	アムステルダム	435129	52829	8.2	オランダ最大のロッテルダム港の北東約 60km
イタリア	サヴォナ	252837	36905	6.9	イタリア 2 位のジェノヴァ港の西南西約 35km
ベルギー	ヘント	64528	9900	6.5	ベルギー最大のアントワープ港の西南西約 50km
米国	タンパ	44265	6976	6.3	フロリダ半島最大のマイアミ港の北北西約 200km
米国	モービル	129119	22967	5.6	米国のメキシコ湾岸で最大のヒューストン港の東約 700km
ノルウェー	ベルゲン	101930	18594	5.5	ノルウェー最大のオスロ港の西約 300km
日本	常陸那珂	13581	2928	4.6	日本最大の東京港の北東約 110km
スロベニア	コペル	353880	85742	4.1	スロベニア唯一最大のコンテナ港
フランス	パリ	300000	95000	3.2	フランス最大のル・アーブル港の南東約 180km。内陸の河川港
スウェーデン	ヘルシンボリ	240000	77900	3.1	スウェーデン最大のヨーテボリ港の南約 200km

出典：Containerisation Yearbook 2003 年版および 2010 年版をもとに作成。

位はクロアチアのリエカ港，第三位はリトアニアのクライペダ港であるが，どちらも両国で唯一最大のコンテナ港である。第四位はオランダのアムステルダム港であり，中枢的港湾であるロッテルダム港からの距離は約 60km であるから，中枢的港湾に近接する中小コンテナ港湾と呼んでも差し支えない。第五位はイタリアのサヴォナ港であり，中枢的港湾であるジェノヴァ港からの距離が約 35km と近接した位置にある。第六位のヘント港はベルギーにありアントワープ港からの距離は約 50km である。

本研究では以上のような予備的考察から研究対象の候補港湾をアムステルダム，サヴォナ，ヘントの 3 港に絞った。その上で，これら 3 港の周囲を見渡したところ，サヴォナ港からジェノヴァ港を挟んで約 150km 西方の位置に，2000 年から 2008 年にかけてコンテナ取り扱い量を約 6 割減少させているカッラーラ港があることが分かった。サヴォナ・カッラーラの両港を調査対象とすることで，コンテナ取扱量を増加させた事例と減少させた事例を効率よく調査できるものと考えられる。

また，後述のようにイタリアでは 1994 年より主な港湾へのポートオーソリティの設置を主眼とした港湾改革がなされ，わが国の港湾政策にとって参考となる点を数多く有するものと予想される。前章で述べたように，わが国や欧米

諸国の中小コンテナ港湾の現状や課題，活性化策に関する先行研究は多数存在するが，民営化が行われたイタリアの中小コンテナ港湾への現地調査をもとに，わが国の中枢の港湾に近接する中小コンテナ港湾の活性化策に関する考察を試みた先行研究は稀である。

以上を鑑み，本研究ではイタリアのサヴォナ，カッラーラ両港を調査対象として選定した。両港の位置を図1に示す。

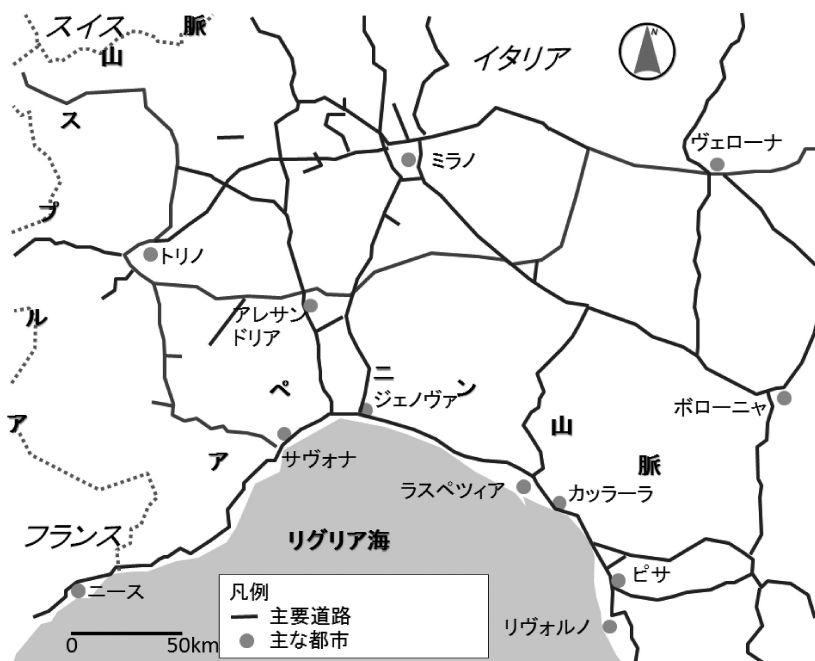


図1 サヴォナ港およびカッラーラ港の位置

4. イタリアのコンテナ港湾とポートオーソリティ

4.1 イタリアのコンテナ港湾の概要

2009年現在，イタリアには18のコンテナ港湾がある。イタリア各港におけるコンテナ取扱量の合計値は，1996年が299.3万TEU，2001年が725.8万

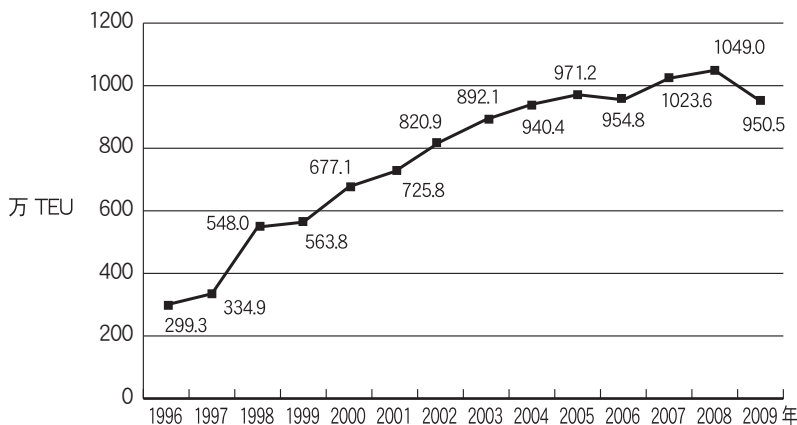


図2 イタリア諸港湾におけるコンテナ取扱量の推移

出典：Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (2010), p.25.

注：内貿と外貿の区別はなされていない。

TEU, 2006 年が 954.8 万 TEU, 2008 年が 1049.0 万 TEU と増加基調で推移している（図 2）。中樞的コンテナ港湾別の取扱い個数の推移を見ると、ジェノヴァ港は 2000 年の約 150 万 TEU から 2008 年には約 177 万 TEU へと約 1.18 倍の伸びを示しており、この間、イタリア 2 位の地位を守ってきた。しかし同時期に同国 1 位のジョイアタウロ港は約 1.31 倍（約 265 万 TEU から約 347 万 TEU）に伸び、また同国 3 位のラスペツィア港は約 1.37 倍（約 91 万 TEU から約 125 万 TEU）へと伸びていることから、ジェノバ港の中樞的コンテナ港湾としての相対的な地位は低下傾向にあると考えられる。

4.2 イタリアにおけるポートオーソリティ制

イタリアでは 1990 年代初頭まで国が港湾施設の整備・管理、港湾サービスの提供、料金設定等全てを独占してきた。しかしながら、1991 年 12 月に欧州裁判所が国家独占の是正を求める判決を出したことから、1994 年に「84/94 港湾改革法」が施行された。同法に基づいて、商港はクラス I（国際港湾）、ク

（2）Containerisation Yearbook 2003 年版および 2010 年版による。

ラスⅡ（国内港湾）、クラスⅢ（地域港湾）に分類され、クラスⅠとⅡに該当する港湾のうち、特に重要なものについては国に替わる港湾管理者としてポートオーソリティの設置が定められた。ポートオーソリティは当初 18 の港湾で設置されたが、リグリア海沿岸ではジェノヴァ港、ラスペツィア港、リヴォルノ港、サヴォナ港、カッラーラ港が該当する。その後、ポートオーソリティは増加し、現在では 24 港湾で設置されている。⁽³⁾

ポートオーソリティは予算と財政に関する自治権を持っているが、その権限は 1) 港湾内で行われる商業・産業活動の計画と調整・管理・促進、2) 港湾内の夜間照明、清掃、道路や水域の維持管理など、共有部分の共有部分の維持、3) 港湾計画の策定、4) 港湾地区や埠頭の管理、の 4 点に限定されており、収益的施設への投資や、貨物の積降等の施設運営にはターミナルオペレータなどの民間の力が導入されている。すなわち、ポートオーソリティは防波堤や航路、岸壁、港湾用地の造成といった基盤部分の整備を行った上で、これらを民間企業にリース契約やコンセッション契約等によって一定期間貸し付けることで収入を得、民間企業は借り受けた港湾用地等に上屋や荷役機械等を整備してビジネスを展開するという地主型ポートオーソリティ制である。⁽⁴⁾

4.3 わが国の港湾運営会社制度との比較

わが国では、2011 年 3 月の港湾法改正により、国際戦略港湾（京浜港と阪神港）および国際拠点港湾（和歌山下津港、堺泉北港、姫路港、千葉港、博多港、広島港、水島港、仙台塩釜港、苫小牧港など計 18 港）を対象とする港湾運営会社制度が創設されている。⁽⁵⁾従来、わが国の港湾運営は港湾管理者である地方自治体や埠頭公社が担っていたが、制度導入以後は「港湾運営会社」が 1 港に 1

(3) Valleri, M.A. et al(2007), p.140.

(4) 伊藤・前田 (2001) および Ferrari, C., and Musso, E.(2011)。

(5) 国土交通省 (2011) 「港湾法及び特定外貨埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律案について」、http://www.mlit.go.jp/report/press/port01_hh_000054.html

社限定で指定され、この会社が運営計画に基づいて港湾運営を一元的に担うことになる。

この新しい制度のもとでは、国や港湾管理者が防波堤や航路、岸壁、埠頭用地等の港湾施設を整備し、これらの行政財産を港湾運営会社に貸し付けることとなる。その上で、港湾運営会社が借り受けた港湾施設に上屋や荷役機械等を設置し、流通施設の経営などの関連事業を自由に展開し、港湾利用料金の決定や荷主・船社への営業活動も港湾運営会社が行うという、イタリアに類似したスキームとなっている。また、港湾計画の策定にあたっては港湾運営会社の提案を踏まえることとされている。後述のように、イタリアではサヴォナ港の新多目的埠頭の整備や鉄道活用策の立案等でもポートオーソリティと民間事業者との緊密な連携が行われているが、わが国でも港湾運営会社制度のもとで計画段階から民間の視点が活かされやすい仕組みとなることが期待される。

5. カッラーラ港の現状と活性化に向けた取り組み⁽⁶⁾

5.1 カッラーラ港の概要

カッラーラ港は、トスカナ州にあり、ラスペツィア港の南東約20kmに位置している。また、南南東約50kmにはリヴォルノ港（2008年のコンテナ取り扱い個数約78万TEU）がある。カッラーラは世界有数の大理石の産地であり、同港の取扱貨物量約257.2万トン（2008年）のうち約8割は石材である。同港で船積みされた石材製品は米国、日本、中国やペルシャ湾岸等に、また半製品や原石は北アフリカ等に輸送されているが、いずれもバラ積みである。港から500m内陸に入った場所に約20万㎡のストック場があり、インターモーダルサービスエリアにつながっている。港から高速道路のインターチェンジまで約2kmであり、港とインターモーダルサービスエリアには鉄道も乗入れている。同港のコンテナ関連施設の概要は表2の通りである。

（6）この章は、カッラーラ港ポートオーソリティ事務局長の Luigi Bosi 氏に対する聞き取り調査および現地視察（2010年9月28日実施）の結果をもとに構成した。

表 2 カッラーラ港のコンテナ関連施設の概要

施設・設備名	施設・設備の規模等
クレーン	自走式クレーン（100トン級3台、40-70トン級18台）
バース	3つのバース（長さ482m・水深8.5m、長さ300m・水深6.4m、長さ320m・水深9.1m）
ターミナル	総面積 11,000 m ²

出典：Containerisation Yearbook 2010 年版をもとに作成。

5.2 カッラーラ港のコンテナ取り扱い状況とその背景

カッラーラ港には1998年に定期コンテナ船が就航し、2000年には年間11168TEUの取り扱い個数を記録した。しかし、その後の取り扱い個数は減少傾向にあり、2007年には2330TEUにまで落ち込んだ。2009年の取り扱い個数は4310TEUである（図3）。カッラーラ港に継続して就航している定期船社はDelmas, Brointermed, Setramerであるが、国内・国際の取扱量の内訳は明らかではない。

図3のように、カッラーラ港はコンテナ取扱量を減少させている。しかしながら、ポートオーソリティはそのことを重視してはならず、むしろコンテナは

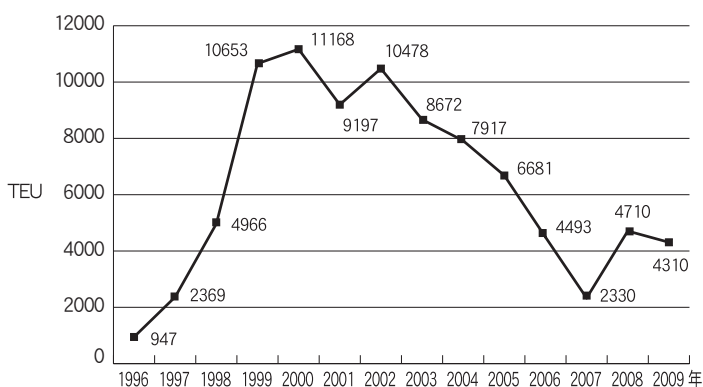


図 3 カッラーラ港のコンテナ取り扱い個数の推移

出典：Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (2010) より作成。

リヴォルノやラスペツィアといった近接港湾に任せておけばよいとのスタンスを取っている。最新のマスタープランにも、コンテナ取り扱い機能の新たな整備計画は盛り込まれていない。このようなポートオーソリティの姿勢は、イタリアでも有名な海浜リゾートと港湾の共存を重視したいとの考えや、10mという水深の浅さを反映してのものである。国や州などからコンテナ港としての発展に関する制約を受けているわけではなく、ポートオーソリティ自身が、海浜リゾート地に近いカッラーラ港にコンテナを積み上げることは景観上好ましくないと判断している。⁽⁷⁾

5.3 Ro-Ro 船とバルクカーゴ、レジャー用途への注力

カッラーラ港のポートオーソリティは、コンテナの取扱量拡大には消極的態度を示す一方で、Ro-Ro 船を活用した国際シーハイウェイの育成や、レジャー港湾機能の充実、そしてバルクカーゴ関連機能の充実には力を入れている。

シーハイウェイプロジェクトはEUの資金提供を受けて進められている。イタリアには4つのプロジェクトがあり、その1つがカッラーラ港とスペインのキャストロン・デ・ラ・プラーナ港を結ぶ週3往復のルートである。このルートは、イタリアとスペインやポルトガルのセラミクス産業の集積地を結ぶことを主な狙いとして2008年10月に開始されたものである。このプロジェクトは、高速道路のインターチェンジまで2kmの位置にあるというカッラーラ港の交通条件に着目したものでもある。シーハイウェイプロジェクトの効果もあって、カッラーラ港のRo-Ro 船による取扱貨物量は、2007年の0トンから、2008年には13000トン（全貨物量の1%）、2009年には336000トン（同17%）へと増加している。⁽⁸⁾

シーハイウェイの特長は、輸送時間の短縮（道路で1257km・49時間、海路で991km・32時間）、輸送コストの節約（道路で単位あたり約1700ユーロ、

(7) Luigi Bosi氏は、「カッラーラはコンテナをあまり愛していない」と表現された。

(8) Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (2010), (2009) および (2008)。

海路で同 900 ユーロ), 二酸化炭素排出量の削減にあるとされている。ポートオーソリティでは, このようなシーハイウェイは社会的にみてメリットのあるシステムであると捉え, 利用促進に努めている。具体的な利用促進策としては, 1) イタリアでは始まって間もない輸送方法であり, 陸送に慣れたトラック業者の行動を転換させることが十分できていないことから, シーハイウェイのメリット等に関する情報提供に努め, 浸透を図る, 2) シーハイウェイの利用者には, 単位あたり約 150 ユーロのエコボーナスを支給する, 3) 新しいマスタープランに, Ro-Ro 船用の新しい埠頭の整備計画を盛り込む, 等が挙げられる。

カッラーラ港の新しいマスタープランには, Ro-Ro 船用埠頭の新設以外に, レクリエーションバースを現行の 250 カ所から 1400 カ所に増やすことや, 貨物用埠頭を現行の総延長 1570m から 3410m に延ばすこと, 港湾倉庫を現行の 4000 m²から 22000 m²に拡げること等が盛り込まれているが, コンテナ取扱い機能の向上策は立てられていない。⁽⁹⁾

5.4 カッラーラ港の事例からの示唆

カッラーラ港のポートオーソリティは, ラスペツィア港やリヴォルノ港との近接性, 大理石産地としての歴史, 水深等の地理的特性, 陸上交通網, 観光地との共生の 5 点を勘案した結果, コンテナ取り扱い機能の活性化にはあえて注力をせず, Ro-Ro 船によるインターモーダル輸送や, 特産の大理石の集積, レジャー港湾機能の充実に注力することで, 小規模ながらスペシャリティのある港づくりを目指している。一度は年間 1 万 TEU を超えるコンテナ取扱量を記録しながら, 今後はあえてコンテナには注力しない, というカッラーラ港の戦略は, ポートオーソリティ制のもとで市場動向を反映した港湾ガバナンスがなされた結果と見ることもできる。わが国の中枢国際港湾近接型中小コンテナ港湾においても, 民営化を機に, コンテナありきの港湾政策から脱却し, 自港の

(9) Port Authority Marina di Carrara のサイト

<http://www.autoritaportualecarrara.it/it/autoritaportualecarrara.asp>

スペシャリティや役割を明確に認識した上で、市場動向等を的確に反映した活性化策を展開することが望まれる。

6. サヴォナ港の現状と活性化に向けた取り組み⁽¹⁰⁾

6.1 サヴォナ港の概要

サヴォナ港は、リグリア州サヴォナ県にある。東北東約35kmにはジェノヴァ港が存在する。サヴォナ港は、市街地に近いサヴォナ港区と、その5～6km西方のバドリグレ港区に分かれている。コンテナを取り扱っているのは後者のみである。

6.1.1 サヴォナ港区

サヴォナ港区はローマ帝国時代からの歴史を有し、サヴォナ市街地は港を中心に商業都市として発展してきた。サヴォナ港区の各施設の規模等は次頁の表3の通りである。

サヴォナ港区のうち、市街地に隣接する古い区域においては、様々な再開発プロジェクトが進められている。例えば輸出入自動車を留め置く駐車場ビルや、紙パルプ、鉄鋼を扱っていた施設等を沖合の埋め立て地へと移転し、その跡地をクルーズ客船用の埠頭や、オフィスビル、水際を活かした憩いの空間等として活用している。サヴォナ港にクルーズ客船が初めて入港したのは1996年9月である。ポートオーソリティは、修景などでウォーターフロントの魅力を高めるとともに、船会社と連携して下船後の荷物の管理や観光バス待機場の提供といった入港後のサービスも含めたもてなしを行い、ジェノヴァ港との差別化を図っている。このような取り組みが功を奏して、2002年まで年間約10万人で推移していたクルーズ客船の利用者は、2003年から増加基調にあり、2007

(10) この章は、サヴォナ港ポートオーソリティ企画担当 Alberto Pozzobon 氏およびマーケティング担当 Leonardo Picozzi 氏への聞き取り調査と現地視察(2010年9月29・30日に実施)をもとに構成した。

表 3 サヴォナ港区の施設

施設の名称または用途	施 設 の 規 模 等
鉄鋼ターミナル	長さ 292m, 水深 12m, 倉庫面積 8800 m ² , ヤード 2 万 m ²
木製品ターミナル	長さ 360m, 水深 15m, 倉庫面積 3.4 万 m ² , ヤード 2.5 万 m ²
液体貨物ターミナル	長さ 300m, 水深 15.5m, タンク 27 本
自動車ターミナル	長さ 290m, 水深 15.5m, 倉庫面積 1 万 m ² , ヤード 5 万 m ²
穀物ターミナル	長さ 390m, 水深 15.5m, 倉庫面積 1.5 万 m ²
ドライバルクターミナル	水深 15.5m, 倉庫面積 2 万 m ² , ヤード 3000 m ²
セメント・穀物ターミナル	長さ 128m, 水深 11m, サイロ 6.1 万 m ²
石炭・産業用ドライバルクターミナル	長さ 300m, 水深 19.5m, デポ 5 万 m ² , ヤード 25 万 m ²
クルーズ船ターミナル	3 バース (総延長 775m, 水深 9m) ターミナルビル面積 8500 m ²

出典：AUTORITÀ PORTUALE DI SAVONA (2010) より作成。

年以降は年間約 80 万人で推移している。サヴォナ港区のうち、沖合を埋め立てて造られた新しい区域は、バルク港湾としての機能を有し、穀物においてはリグリア州で唯一の拠点となっている。

6.2.2 バドリグレ港区

バドリグレ港区は 1960 年に開設され、コンテナ、リーファー貨物、フェリー、ドライバルク、原油等の多目的に活用されている。数百 m ほど内陸に入った場所には工業用地を用途転換して設置されたロジスティクスセンターがある(表 4)。バドリグレ港区はサヴォナとトリノを結ぶ高速道路のインターチェンジに直結している。この高速道路は、北イタリアとスイスを結ぶルートとなっているほか、建設中のクーネオ～アスティ間の高速道路とブレンナー峠を介することで、混雑するジェノヴァやミラノを避けてドイツ方面とを結ぶルートとなり得る。また、後述のように、鉄道貨物輸送面でもジェノヴァ港に対する優位性を持っている。このような交通条件を活かすことで、バドリグレ港区はコンテナの集積地として、また地中海各地への Ro-Ro 船の拠点としても成長する可能性がある。

表4 バドリグレ港区の施設

施設の名称または用途	施 設 の 規 模 等
リーファーターミナル (コンテナ埠頭)	3つのバース (長さ 240m・水深 10m, 長さ 465m・水深 14.5m, 長さ 180m・水深 9m) 果物用のリーファークラウド面積 2.7 万㎡, 13500 パレット収容可 コンテナヤード 17.3 万㎡, キャパシティ年間 40 万 TEU
ドライバルクターミナル	長さ 450m, 水深 13m 石炭ヤード 1.5 万㎡, 穀物サイロ 6.6 ㎡, 小麦粉用倉庫 1.95 万㎡
フェリーターミナル	4つの Ro-Ro バース (水深 9.5m), 駐車ヤード 4.5 万㎡, 税関倉庫面積 1500 ㎡
ロジスティクスセンター	敷地面積 21.3 万㎡ (将来計画 35 万㎡), 倉庫面積 6 万㎡ (うちリーファークラウド 1.5 万㎡)
原油荷揚げ用施設群	タンク容量 58 万㎡

出典：AUTORITÀ PORTUALE DI SAVONA (2010) より作成。

6.2.3 リーファークラウドの拠点からコンテナ港への発展

サヴォナ港は、果物の輸入において北部地中海では主要な地位にあり、例えばジェノヴァ港やバルセロナ港と比較しても果物の輸入量は約 10 倍である。同港に揚げた果物はスイスを始め欧州各国へ輸送されている。2003 年まで果物はリーファークラウドタイプの在来船でサヴォナ港へ輸送され、リーファークラウドコンテナに入っていた。その後このターミナルを運営する民間事業者がリーファークラウドコンテナでの輸送を開始するとともに、一般のコンテナの取り扱いも始めた結果、コンテナの取扱量が急増した。同港の年間コンテナ取り扱い量は、2004 年まで数万 TEU の水準にあったが、2005 年以降は 20 万 TEU 以上へと伸びている (図 4)。2009 年には世界同時不況の影響で取扱量を減らしたが、現地調査時点において、前年同期比 30% の伸びを記録している。コンテナ取扱量に占めるリーファークラウドコンテナの割合は約 10% である。

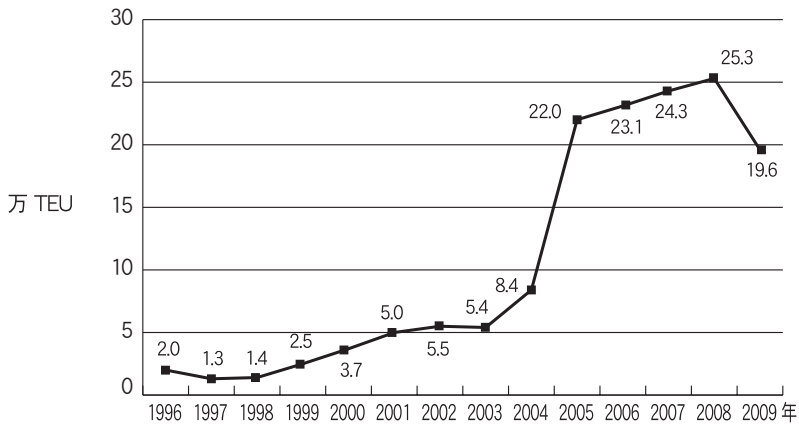


図 4 サヴォナ港のコンテナ取扱個数の推移

出典：Ministero delle infrastrutture e dei trasporti（2010）より作成。

6.2.4 新しい多目的埠頭の整備と鉄道貨物輸送の活用

バドリグレ港区では、新たな多目的埠頭の整備が計画されている（表5）。この埠頭の水深は22mと地中海では最も深く、14000TEU 積みのコンテナ船の入港も可能となる。

この新しい埠頭の整備にあたっては、民間事業者からの提案が募集され、その結果、A.P. モラー・マースクが50年リースでターミナルの取得と管理を行うことに決定した。新埠頭の完成予定年は2014年であり、年間70万TEUの取り扱いが見込まれている。

新埠頭の整備を前に、ポートオーソリティは鉄道貨物輸送の能力向上に取り組んでいる。これは、A.P. モラー・マースクが、サヴォナ港で取り扱うコンテナのうち40%を鉄道で輸送したいと考えているためである。活用が見込まれているのはサヴォナからは北に伸びる2つの鉄道路線（トリノ方面とアレッサンドリア方面）である。ジェノヴァの鉄道では旅客輸送が貨物輸送に優先されがちであり、後者のリードタイムが読みづらい。このため、鉄道貨物輸送の面ではサヴォナに優位性がある。ただし、ポートオーソリティは現行の鉄道貨物

表5 新しく整備される多目的埠頭

施設の名称や用途	施 設 の 規 模 等
コンテナターミナル	2 バース (長さ 400m・水深 22m, 長さ 300m・水深 15m) ポストパナマックスクレーン 6 基 (14000TEU 船に対応) 電動トランステナー 24 基
バルクターミナル	石炭用 水深 22m, 原油用 水深 12.5m

出典：AUTORITÀ PORTUALE DI SAVONA (2010) より作成。

サービスの水準には満足しておらず、オープンアクセスの制度を活かして、コンテナ貨物の鉄道輸送をポートオーソリティ自らが担う計画で、既に6両の機関車を購入して港から内陸へと直営列車を運行する準備を整えた。また、リードタイムを短縮すべく、大学や民間企業と共同研究を実施し、コンテナを貨物列車にクレーンを使わずに積載する方法を開発し、A.P. モラー・マースクからも高評価を受けている。

6.2.5 コンテナ港としての発展と観光

サヴォナにはリグーリア州で一番長い砂浜を持つ海水浴場がある。このためポートオーソリティは、港としての発展と同時に、海岸線を活かした観光にも注力すべきと強く考えている。ただし、今後両者のバランスを取ってゆくことは容易ではないものと推察される(図5)。例えば、新しい多目的埠頭の整備に関して、ポートオーソリティはさらに大きなプロジェクトを構想していたが、環境への影響を考慮し、縮小した経緯がある。

6.3 サヴォナ港の事例からの示唆

ポートオーソリティ制の導入を主眼としたイタリアの港湾改革が念頭に置いていたものは、民間コンテナ・ターミナルオペレータの参入であるとされる。⁽¹¹⁾

(11) Valleri, M.A., Lamonaarca, M., and Papa, P. (2007) および Ferrari, C., and Musso, E.(2011).



図5 コンテナ埠頭西端からの眺望
(同一地点から東と西を撮影。2010年9月30日)

ポートオーソリティ制導入後のサヴォナ港は、隣接するジェノヴァ港が抱える諸制約や、低炭素化時代を反映した鉄道重視の流れ等をうまく捉え、得意とするリーファー貨物の取扱い機能を発展させてコンテナターミナル化へと結びつけ、コンテナ取扱量を大きく伸ばしており、イタリア港湾改革の成功例のひとつとして評価できる。サヴォナ港では、ポートオーソリティが民間と「仲間として」(Alberto Pozzobon 氏) 連携しながら港湾の活性化に取り組むという姿勢で臨んでおり、これが民間ターミナルオペレータとの良好な関係の構築や、クルーズ客船誘致での成功につながっている。この点も民営化時代のわが国の中枢的港湾近接型中小コンテナ港湾のガバナンスのあり方を考える上で参考になるものである。また、コンテナ港としての発展と観光振興とのバランスの取り方も、観光立国を目指すわが国にとって興味深い点である。

7. まとめと残された研究課題

本稿では、1994年からポートオーソリティ制の導入を軸とした港湾改革を行ってきたイタリアのサヴォナ港とカッラーラ港への現地調査をもとに、わが国の中枢的コンテナ港湾に近接する中小コンテナ港湾の活性化方策について考察した。

その結果、ポートオーソリティ制の導入後、イタリアではサヴォナ港のように活性化の成功事例が生まれており、カッラーラ港においても、コンテナ取扱い機能への注力をあえて行わないという戦略的判断がなされていることを指摘することができた。

わが国の港湾でも、2011年より港湾運営会社制度の導入がなされ、本格的な民営化時代に入ったと言える。今後は、民営化後のわが国の中枢港湾近接型中小コンテナ港湾の具体的な活性化施策の展開方向等について、個別の港湾を対象とし、わが国とイタリアとの社会経済的環境の違いも念頭に置きながら、さらに詳細な検討を行いたい。

謝辞

本稿は財団法人トヨタ財団の研究助成を受け、和歌山大学経済学部研修専念制度を活用して執筆した。貴重な機会を与えて下さったことに對し、ここに記して感謝申し上げます。

参考文献

- 1) AUTORITÀ PORTUALE DI SAVONA (2010) The port of Savona Vado: facts and outlook.
- 2) 新井洋一 (2004) 「地方港におけるコンテナ取扱の意義」『港湾』第81巻第2号, pp.20-27.
- 3) 伊藤博信・前田泰芳 (2001) 「イタリアにおける公共事業への民間参入の状況について」, SCOPE NET Vol.21, <http://www.scopenet.or.jp/main/products/scopenet/vol21sv/sv1.html>
- 4) 男澤智治 (2006) 「北九州港におけるコンテナ港湾の現状と課題」『港湾経済研究』No.45, pp.79-89.
- 5) 梶川哲司 (2006) 「臨海工業型港湾のその後の展開 ―和歌山下津港の事例から」『港湾経済研究』No.45, pp.161-171.
- 6) 高玲 (2008) 「日本海沿岸コンテナ港の現状と発展策の考察 ―北陸5港での「選択と集中」の経営戦略」『海運経済研究』第42号, pp.101-111.
- 7) 田原栄一 (1995) 「大分港の外貿コンテナ航路開設の可能性調査と課題」『研究所報』29, pp.30-68.

- 8) 富田昌宏・山本裕 (2008a) 「地方港におけるコンテナ貨物物流：港湾管理者の視点から」『経済経営研究年報』No.57, pp.43-64.
- 9) 富田昌宏・山本裕 (2008b) 「東日本の地方港におけるコンテナ貨物物流：湾岸管理者の視点から」『経済経営研究年報』No.58, pp.1-20.
- 10) 永岩健一郎・新谷浩一・松尾俊彦 (2009) 「近接する地方のコンテナ港湾に関する基礎研究」『広島商船高等専門学校紀要』第31号, pp.11-18.
- 11) Verhoeven, P. (2009), “European ports policy: meeting contemporary governance challenges”, *Maritime Policy and Management*, Vol.36, No.1, pp. 79-101.
- 12) Valleri, M.A., Lamona, M., and Papa, P. (2007), “Port Governance in Italy”, *Devolution, Port Governance and Port Performance* edited by Brooks, M. R., and Cullian, K., Elsevier Ltd.
- 13) Ferrari, C., and Musso, E. (2011), “Italian Ports: towards a new governance?” *Maritime Policy and Management*, Vol.38, No.3, pp. 335-346.
- 14) 松尾俊彦 (2010) 「日本港湾の今後の整備課題に関する一考察 —コンテナ港湾を中心として—」『港湾経済研究』No.49, pp.37-48.
- 15) Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (2007), *Relazione sull’attività delle Autorità portuali - anno 2006*.
- 16) Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (2008), *Relazione sull’attività delle Autorità portuali - anno 2007*.
- 17) Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (2009), *Relazione sull’attività delle Autorità portuali - anno 2008*.
- 18) Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (2010), *Relazione sull’attività delle Autorità portuali - anno 2009*.